



Nuevos Socios

Os ofrecemos la lista con los nombres, apellidos y número de socio correspondientes a las nuevas incorporaciones del segundo semestre a la asociación. ¡Bienvenidos a todos!

326	D. DAVID GONZÁLEZ GARCÍA
327	D. JAIME GALOBART-SÁNCHEZ MARCO
328	D. ALFONSO BURGOS MARTÍN
329	D. FRANCISCO MARTÍNEZ GARRIDO
330	D. TOMÁS PIÑEIRO BROS
331	D. NICOLÁS CASAR HERRAIZ
332	D. FERNANDO ESCUDERO SAN JUAN
333	D. JUAN MANUEL ESCALANTE CERVERA
334	D. LYALL R.K. HENDRY
335	D. MANUEL DE JESÚS LÓPEZ ROMERO
336	D. RAFAEL LLOPIS ROMERO
337	D. PETER GRANT

Esperamos añadir nuevos nombres. Si aún no eres miembro consulta en nuestra sede y únete a nosotros.
C/ Gal. Martínez Campos, 49. 28010-Madrid. Tlf: 913198645 (tardes)



EL DESVAN DEL AUTOMOVIL, S.L.

Apdo. 5189 - 28080 Madrid - Tlf./Fax: 914743285 - Móvil (24 horas): 609258628

Recambios y accesorios para clásicos especialidad Seat, Citroën y Renault (desde 1945)

- *Recambios para clásicos alemanes, italianos, ingleses (Mercedes, Jaguar, Mini, Ford Capri, etc.) Espejos cromados, placas "E" y de matrículas clásicas, radios y antenas cromadas, faros adicionales. Coches a pedales y eléctricos, clásicos y actuales para los peques. Recambio para antinieblas, varias marcas.*
- *Descuentos para los lectores de este boletín en piezas de frenos, amortiguadores, escapes, juntas, segmentos y filtros.*
- *Letreros: Serra, TR 4, Triumph, Mini, Jaguar, Mercedes, Nardi, Abarth, escudos Authi, etc.*
- *Recambios para coches de importación (hasta 2000).*

Descuentos a profesionales y clubs. Enviamos listado/catálogo gratis c/precios, si disponible

Continuamos nuestra andadura con el nº 2 correspondiente al segundo semestre del 2000

Queridos socios:

Me complace comunicaros que, poco a poco, el nivel de colaboración de los socios en todas las actividades de la Asociación va progresando. Así, durante la segunda mitad del año pasado, el número de participantes que ha asistido a las distintas concentraciones (excursiones, rallies, etc.) ha crecido sensiblemente con respecto al nivel de los años anteriores. Para el 2001, la mayoría de las excursiones programadas se deben a iniciativas de socios que se han ofrecido a guiarnos por tierras bien conocidas por ellos. En fin, la AECD es cada vez más de todos y para todos los buenos aficionados.

En este número, entre otros temas, contamos con la ayuda de César García-Cano que nos muestra su magnífica colección; Mariano Balduque nos habla de su precioso MG-B; realizamos la primera entrega de una serie de artículos que vamos a dedicar al Museo Claret (el mayor que existe en España dedicado a los clásicos); tratamos del Hurtan, un deportivo de corte clásico fabricado en Granada, y Luis Wassmann junto con Mariano Riesgo nos relatan las actividades de nuestra escudería en la Copa de España de regularidad para Clásicos.

Por cierto, desde aquí deseo felicitar en mi nombre y también en el de toda la AECD a nuestros socios campeones:

CARLOS KREMERS Y LUIS WASSMANN CAMPEÓN Y SUBCAMPEÓN DE LA COPA DE ESPAÑA

iiiiiiiiiiiiiiii ENHORABUENA !!!!!!!!!!!!!!!

La Junta Directiva se fortalece con la incorporación de un nuevo miembro, Luis Moreno, prestigioso gestor en el campo del automóvil y también de la náutica que nos ha ayudado anteriormente en muchas ocasiones y muy especialmente para esclarecer el proceso y los costes para pasar a matrícula histórica. Bienvenido y muchas gracias por la colaboración.

Por último quiero dar la más cordial bienvenida a los socios incorporados a lo largo del año y cuyos nombres han sido publicados en este número y en el anterior.

Ráfagas.

Antonio Martín del Barrio



<http://www.aecd.org>

Edita: **ASOCIACIÓN ESPAÑOLA DE CLÁSICOS DEPORTIVOS**

Presidente: *Antonio Martín del Barrio*

Secretario: *Pedro Pablo Gallardo* Tesorero: *Juan López Bartels*

Vocales: *Myriam Wehr, Antonio Castillo-Olivares, Pablo Vaquero,*

Antonio Velasco, Luis Moreno.

Coordinación y Edición: *Agencia CampsPress, 609239004. Fax: 918596317.*

Diseño y Maquetación: *ABR*

AECD: C/ Graf. Martínez Campos, 49 (Auto-Tracción), 28010 MADRID

Tel: 913198645 / Fax: 913086583 / E-mail: aecd@eresmas.com



Excursiones:

Como complemento al Boletín anterior, os ofrecemos algunas instantáneas de las actividades que hemos realizado en el segundo semestre. A los que habéis asistido a alguna de ellas, estamos seguros de que os traerán agradables recuerdos evocando aquellos momentos. Y a los que no, animáos para las próximas. Como podéis ver también se incluye el calendario de actividades para este año.

Saludos a todos.

Comida de Navidad

En diciembre y casi antes de cerrar el año, tuvimos otro de nuestros más importantes encuentros, nuestra ya tradicional Comida de Navidad.

Ese mismo día se celebraba en el Circuito del Jarama las 3 Horas de Resistencia III Trofeo Villa de Madrid, donde se pudo asistir a los entrenamientos. Después nos reunimos en el restaurante, donde, con el ambiente distendido de siempre pudimos desearnos lo mejor para el Nuevo Año en compañía de nuestros Clásicos.

Cena de Verano

El pasado verano tuvo lugar nuestra Cena de Verano, que junto con la Comida de Navidad, forman dos de los más entrañables y tradicionales encuentros de cuantos celebramos en la Asociación. La cena tuvo lugar en unos cómodos y agradables Salones de la sierra madrileña (más concretamente en Galapagar), donde pudimos degustar un delicioso y refrescante menú por un módico precio.

El ágape, junto con charlas distendidas y coloquiales, ambiente de camaradería y, por supuesto, nuestros clásicos nos sirvieron a todos como magnífica despedida antes de comenzar las vacaciones.



Una de las citas más emblemáticas: la Cena de verano.

Actividades 2001

Enero	30	Asamblea General
Febrero	23-24-25	Retromóvil
Marzo	23-24-25	Excursión Extremadura
Abril	28	Picnic Primavera
Mayo	15	Caravana 150 años Ingenieros Industriales
	26	II Excursión a Tierras Altas de Guadalajara
Junio	2	Rallye AECD-Boadilla
	8-9-10	Excursión Benidorm
Julio	7	Cena de Verano
Septiembre	22	RACE-Jarama Puertas Abiertas Excursión Madrid-Sevilla-Granada
Octubre		Premios AECD XXV Aniversario Aportación al Automóvil en España III Rallye Aragón
Noviembre	3	XXV Gran Premio Jarama Rally Fundación RACE
Diciembre	15	Comida de Navidad

Rallye Aragón

Con más de cuarenta coches inscritos, celebramos el segundo rallye Aragón. Este importante consorcio comercial madrileño del automóvil, repite su prueba anual, apoyado siempre por la Asociación Española de Clásicos Deportivos, con un éxito abrumador. Con salida desde el concesionario Aragón de Monteclaro, el rallye se desplazó hasta Hoyo de Manzanares, Colmenar, Puerto de Canencia, Navafria y terminó en el restaurante La Matita, donde se procedió a la entrega de premios.



La asistencia al Rallye fue multitudinaria.

“XIV GRAN PREMIO DE CLÁSICOS DEPORTIVOS”
Circuito del Jarama 11-11-2000

Entre socios y más socios

Como ya viene siendo tradición desde hace muchos años, la Asociación Española de Clásicos Deportivos organiza su gran premio de clásicos en el circuito del Jarama. Ésta era su XIV edición y a la cita acudieron más de 250 coches llegados de toda España, que disputaron diferentes pruebas de velocidad y habilidad, y por primera vez se realizó una prueba de aceleración que sustituyó a la de regularidad.

En la Vuelta Rápida, se establecieron las categorías de clásicos (hasta 1969), Post-Clásicos (hasta 1980) y Open “Nacidos Clásicos”. La clasificación se hizo por cilindradas hasta 1.999 cc. y a partir de 2.000 cc.

Hubo diferentes premios, y un recuerdo para cada participante. La entrega de trofeos se realizó la misma noche del Gran Premio en la cena que se celebró en el Hotel NH ZURBANO. En definitiva y la mejor forma de resumir el día es ofreciendo una clasificación de los resultados.

Vuelta Rápida

Clásicos + 2000 cc

- 1.- Alfredo Escandon. Mustang
- 2.- Miguel Cascajosa. Porsche 911
- 3.- Harold Vivian Jones. Triumph TR4

Clásicos - 2000 cc

- 1.- Carlos Kremers. Porsche 914
- 2.- Pietro Navone. Alfa Romeo GTA
- 3.- Cienfuegos Jovellanos. Mini Cooper

Post-Clásicos + 2000 cc

- 1.- Antonio Testilano. Porsche 911
- 2.- Anibal Caro. Lamborghini Espada
- 3.- Luis Wassmann. Mercedes 350 SL

Post-Clásicos - 2000 cc

- 1.- José M^a Sánchez Bonilla. 124 Spider
- 2.- Antonio Millaruelo. 124 Spider
- 3.- Joaquín Cayón. MGB

Open

- 1.- Mario Núñez. Caterham Super 7
- 2.- Manolo Riveiro. Caterham Super 7
- 3.- Aitor Escandon. MB AMG

Prueba de Aceleración

Clásicos + 2000 cc.

- 1.- Miguel Cascajosa. Porsche 911

Clásicos - 2000 cc.

- 1.- Carlos Kremers. Porsche 914

Post-Clásicos + 2000 cc.

- 1.- Luis Wassmann. Mercedes 350 SL

Post-Clásicos - 2000 cc.

- 1.- Joaquín Cayón. MGB

Open

- 1.- Antonio Bomba. Caterham Super 7



El álbum de fotos, como se observa, es de lo más alegre y variopinto: tanto aficionados como Clubes y Asociaciones quedan perfectamente representados y dejaron constancia de su asistencia y participación.

Prueba de Habilidad

- 1.- Miguel Cascajosa. Porsche 911
- 2.- Luis Wassmann. Mercedes MB 350 SL
- 3.- Carlos Kremers. Porsche 914

Pablo Vaquero y su MGA, recibieron el Gran Premio Lloyds al Coche más competitivo y más antiguo.

Jornada de Puertas Abiertas para Clásicos

Como viene siendo habitual desde hace tiempo, el circuito del Jarama abre sus puertas a todos aquellos aficionados al mundo de los clásicos que, por un día, quieran sentirse pilotos de competición. Una vez más y fiel a su cita, así se hizo el pasado año. A ella acudieron más de 400 clásicos procedentes de toda la geografía española. De Catalunya llegaron varios coches, entre ellos un Citroën DS de la familia Tarreros y algún Sierra Cosworth. Entre los clubes que tomaron parte destacamos al Mini de Valencia y a los Amigos del Mini.

La Asociación Aragonesa de Amigos del 600 y los Amigos del 600 de Leganés, se dieron la mano en el Jarama, reuniendo varias decenas de modelos de todos los tiempos. Algo similar ocurrió con el Club de Seat 1430 y 124, Renault 4/4 de España, Seat 850 Berlina, Veteran Car, Asociación C. de Salamanca, Rootes España, Clásicos de Villanueva y una larga lista de clubes que presentaron sus mejores joyas. Nuestra Asociación Española de Clásicos Deportivos estuvo presente con gran cantidad de socios.

El Club Alfa Romeo de España, el Club

Porsche España, Capri de Madrid, Clásicos de Cuenca y el fructífero Club de Periodistas Clásicos (capitanado por el inconfundible decano de la prensa del motor D. Luis Fernando Medina, "Conde de la Velocidad", que llevó nada menos que 6 coches de los más de 40 socios que ya tiene.

Como acto de clausura de las III Jornadas de Puertas Abiertas del Jarama, se rindió un merecido homenaje a tres estrellas del periodismo automovilístico nacional: Francisco Alguersuari, Arturo de Andrés y Javier del Arco.



Aster.



Club 1430/124.



Mini "Albacete".



Fiat 500.



BMW Z1.



Citroën DS.



Club Seat 600.



Club Mini.



Citroën 11 Ligero.



Lotus Elan.



Club Alfa.



A.A.C.D.

II Tour de España Classic

Carrera sin límites

El Tour de España Classic, se ha convertido en la Mille Miglia española. Una carrera a carretera abierta, que acabará siendo una leyenda alimentada por el curso de los años y el coraje de sus protagonistas, en un recorrido inédito por Andalucía.

Con un recorrido inédito por Andalucía, los más de setenta coches se quedaron sin poder subir al pico del Veleta, pero pasaron por ciudades tan bellas como Córdoba, Granada, Málaga, Almería, Jerez de la Frontera y se corrieron mangas de velocidad en los circuitos de Jerez y Tabernas.

El Tour de España está calificado como un circuito fuera de un circuito, donde los clásicos compiten por calles y carreteras abiertas al tráfico, atravesando pueblos blanqueados llenos de sabor y cultura; así como recorridos sinuosos donde no es difícil encontrar un paisano en Mobilette, una gallina desplumada o un tractor Barreiros maniobrando en pleno rasante. Pilotos llegados de todas partes del mundo se maravillan del paisaje serrano y de la Costa del Sol, de su luz, de su vida tan sencilla y popular a la vez ostentosa y frágil. Guillermo Velasco, de la AECD, corrió con Triumph TR3 en el Tour.

Sólo dos coches españoles corrieron en la categoría de velocidad: Juan Quintano (Alfa Romeo TZ1) y Pablo Tarrerros (Jaguar Type E -magnífico-). En regularidad hubo varios coches más, como los Porsche 911 del Presidente del Club Porsche España, Klaus Bohrer, el de Palau-Ribes, el del periodista Luis Alberto Izquierdo o el de Fernández-Sousa. Por otro lado y gracias al patrocinio de Alfa Romeo España, pudimos ver magníficos modelos del Biscione como el GTV de Magriñá-Bonilla y el Giulia Super 1600 de los especialistas en carreras internacionales de clásicos, A.Tejerina-L.San Miguel, que lograron acabar entre los diez primeros. El ganador, el francés Amaral con Ferrari Daytona.

E.O.C.

Fotos: A. Tejerina



Grandes Cilindradas

Hay muy pocos hombres en este país a los que les guste volar, navegar y conducir en un mismo día. Hay pocos hombres capaces de haber hecho una colección de deportivos con mucho pedigrí. Hay pocos con el espíritu de César García Cano, un miembro destacado de la AECD al que le cautivan los Jaguar, le privan los Maserati, los Corvette y no se siente bien en los clásicos ingleses de dos plazas, porque no casi no entra.

Después de Félix Creus, es el segundo de los miembros de la Asociación Española de Clásicos Deportivos al que visitamos para que nos muestre sus coches y nos cuente cómo han llegado a sus manos y por qué, precisamente, ha elegido marcas tan dispares. César García Cano es un hombre físicamente de envergadura, al que le encanta toda máquina que se mueva, por eso en sus ratos libres busca amigos con los que navegar o volar. Pero cuando se cansa, se monta solo en uno de sus clásicos y es entonces cuando se siente el hombre más afortunado del mundo.

Su afición al automóvil comenzó cuando era niño, primero tuvo sus bicicletas, pronto pasó a los ciclomotores y casi sin darse cuenta empezó a guardar los coches por lo mismo que con los que había jugado de pequeño, por un valor más sentimental que económico, y que hoy en día están alcanzando mucha importancia por el estado en el cual los ha conservado.

César García Cano comenzó nuestro encuentro confesándonos, que una de sus marcas de automóviles preferidas era sin duda Jaguar, pero según nos fue mostrando sus clásicos, nos dimos cuenta de que cada modelo es para él el más importante.



Maserati Bora, un superclásico deportivo poco valorado.



El motor del Bora resulta impresionante.



Vista aérea del Jaguar E-Type serie III coupé.

Posee dos Jaguar muy interesantes para un buen coleccionista de "felinos", por un lado guarda celosamente una berlina MK X de 1967, su propietario se ha preocupado de que fuese el modelo 420 G, que además ha sido muy cuidadosamente restaurado bajo su direc-

ción. La diferencia se encuentra en que es un MK X "mejorado" con mayor lujo y acabado y un motor de 6 cilindros de 4,2 litros. Con este Jaguar, su propietario tomó parte en la Carrera del Siglo Rouen-París-Madrid. El otro modelo de Jaguar que posee es un E-Type Serie III coupé de 1971, una delicia de coche clásico difícil de ver, ya que la mayoría de los E-Type que conocemos son abiertos. Su motor es de 12 cilindros en "V" y con él su propietario ha recorrido muchos kilómetros, aunque declare que su cabina no es cómoda y espaciosa como la del 420 G. Su compra fue



Ferrari 412i. Una de las joyas de colección.



Este Jaguar 420 G tomó parte en una prueba histórica.

curiosa, porque la realizó a un inglés que vino a trabajar a la Expo de Sevilla y se encaprichó con una sevillana, haciendo de menos al E-Type.

Si César García Cano quiere y habla de su familia, como lo hace de sus coches, todos pueden estar muy orgullosos del cabeza de familia, porque este miembro de la AECD lo vive como nadie. Sus coches de colección forman parte de su vida y parte de su vida son sus coches de colección. El pasado año en Retromóvil de Madrid, César adquirió dos clásicos deportivos más que interesantes, por un lado un Ferrari 412i de 1985, un auténtico Gran Turismo de 12 cilindros en "V". Según este socio destacado: "El 412 es un deporti-



Los coches de César están en un estado impecable.

ten viajar como un señor, son cómodos para las señoras y puedes moverte por ciudad con él, porque tiene hasta paragolpes y todo".

El otro de los modelos que adquirió en Retromóvil fue un Maserati Bora; según César: "Maserati atraviesa por una mala época, sus coches estuvieron a la altura de Ferrari, pero hubo un declive importantísimo, aunque



Pantera De Tomaso con motor origen Ford. Una pieza importante.

hay coches que merecen la pena, como es el caso del Bora. Un modelo de 1971 con un deslumbrante y divertido motor V8 que desarrolla 310 CV. Un Bora no tiene nada que ver con un Merak."

La colección de César García Cano no es un muestrario de joyas de alto nivel, es más bien una recopilación de coches interesantes desde el punto de vista de un buen volandista. Su familia es la primera continuadora de su afición, porque cuando intenta vender algún coche todos se niegan por el cariño que les cogen. Un De Tomaso Pantera GTS Ford V8 de 350 CV o un Chevrolet Corvette cabrio son para César otros de los automóviles que más destaca en su colección. Concretamente el Corvette es para él un Ferrari a la americana con toda la gracia y además irrompible. ¡César García Cano, gracias por hacer grande la AECD!



Su afición no tiene límites.



El 420 G es un Jaguar MK X mejorado.

Afán de conquista

El Bentley S1 de Primo de Rivera gana el Concurso de Elegancia en Portugal.

Los españoles continúan en su empeño por conquistar todo concurso o reunión internacional de clásicos, donde puedan hacer triunfar sus coches históricos. Una buena muestra ha sido la representación nacional en el Concurso de

Restauración y Elegancia del Automóvil, que organizaron las cámaras locales de Estoril y Sintra donde no faltaron destacados miembros de la Asociación.

Con un jurado muy riguroso que examinaba hasta la originalidad del papel de la documentación, los españoles allí presentes estuvieron, una vez más, al mejor nivel de competitividad.

Paco Pueche, mostró un magnífico Bentley 4 1/2 de 1937, mientras José Ruiz-Thiery, llevó rodando desde Madrid hasta Sintra, un cuidado Rolls 20-25 del año 1927.

El buen coleccionista de Mercedes clásicos, Cipriano Villoslada mostró una de las piezas más preciadas de su museo, un



El Bentley S1 de Primo de Rivera.



Algunos de los participantes en el certamen.



Imponente la estampa de este magnífico e histórico automóvil.

Mercedes 300 Cabriolet B de los años cincuenta. Por otro lado Antonio Castillo-Olivares desplazó hasta tierras portuguesas un coche de máximo interés para la historia de España, el Bentley Continental

S1 restaurado por Royal Crown, que había pertenecido a la familia del diplomático Miguel Primo de Rivera. Su buen nivel de conservación y originalidad le propició el premio "Coche más original".

También Enrique Gómez-Eruestez, del Veteran Car Club, acudió con una joya muy valiosa como es el BMW 327 cabriolet del año 38, una unidad que perteneció a un espía ruso refugiado en España durante la II Guerra Mundial. Un Austin-Healey MK II y un Ferrari 365 fueron otros de los

clásicos que también estuvieron presentes en la cita de Estoril y que fueron conducidos hasta allí por Antonio Méndez y Lorenzo Roca. ■



Cipriano Villoslada recibe un galardón por la conservación de su Mercedes 300 Cabriolet B de 1957.



Bentley S1 de 1969, ganador del premio "Coche más original".

Iª Conferencia Internacional sobre Automoción

Jornadas sin precedentes

La primera Conferencia Internacional sobre Automoción, se ha celebrado gracias a la iniciativa llevada a cabo por la Fundación Eduardo Barreiros.

La inauguración fue presidida por Su Majestad El Rey.

La Fundación Eduardo Barreiros, presidida por su hija, Mariluz Barreiros, nació para perpetuar la memoria de su padre creador de la empresa Barreiros Diesel. El objetivo de la Fundación es promover el conocimiento y la divulgación de la historia del diseño industrial así como la investigación en el campo de la tecnología de la automoción.



Dominique Dubarry y Demetrio Gómez.

Como elemento central en el desarrollo de sus actividades, la Fundación Eduardo Barreiros organizó en Madrid, entre los días 27 y 30 del pasado noviembre, la primera Conferencia Internacional sobre Automoción celebrada en nuestro país. La inauguración del Congreso fue un éxito sin precedentes donde, presidida por Su Majestad El Rey D. Juan Carlos, intervinieron la presidenta de honor de la Fundación, María Dorinda Ramos (viuda de E. Barreiros); la presidenta de la Fundación, Mariluz Barreiros; el presidente de la Comunidad de Madrid, Alberto Ruiz Gallardón; la ministra de Ciencia y Tecnología, Anna Birulés; el alcalde de

Madrid, José María Álvarez del Manzano; la vicepresidenta y comisaria de Transportes y Energía de la Comisión Europea, Loyola de Palacio; y el presidente honorario de Fiat S.P.A., Giovanni Agnelli.

Las sesiones técnicas contaron con la presencia, entre otros, de los presidentes en España de Seat, Opel, Volvo y Ford, así como con la directora general de Citroën Europa, el Presidente del



Mª Luz Barreiros, presidenta de la Fundación y SM el Rey.



Representantes de todo el mundo en el Museo Barreiros.

Consejo de Estado, los ex-ministros Carlos Solchaga e Ignacio Bayón; el premio Nobel de Física 1994, profesor Carlo Rubbia, y el presidente de honor del Banco Central Hispano, Claudio Boada. La clausura corrió a cargo del vicepresidente segundo del gobierno y Ministro de Economía, Rodrigo Rato.

La última cita, la Jornada "Automovilidad. Un futuro en la historia del automóvil", se celebró el día 30 de noviembre en el Museo Eduardo Barreiros y tuvo como eje central la reivindicación y puesta en valor del patrimonio técnico de la automoción y la idea de fijar y llamar la atención sobre la comunicación, la recuperación y conservación del mismo, así como su difusión y gestión.

La Fundación Barreiros, una vez más, ha dado ejemplo de organización y puesta en marcha de un proyecto sin precedentes, porque las jornadas de automoción se repetirán dentro de unos años, mientras que los premios que concede a proyectos y trabajos de "jóvenes científicos" se convocan también este año.



De izquierda a derecha, Giovanni Agnelli, presidente honorario de Fiat; Mª Luz Barreiros, Ruiz Gallardón y SM el Rey.



Antoñanzas y Boada narraron sus vivencias en el mundo del automóvil.



Los mejores coleccionistas de vehículos a motor y los propietarios de museos de coches y molos, se reunieron en el Museo Barreiros para debatir sobre el futuro del automóvil de época.

MGB Mk I

Mi afición por los clásicos deportivos se remonta a final de los años sesenta. Fue en esta época cuando adquirí mi primer clásico, un Triumph TR-3 que había pertenecido a uno de los miembros del conjunto musical Los Bravos. Dos años después, el coche estaba completamente restaurado pero lo tuve que vender por no disponer de tiempo para dedicarme a él.

Como mi afición por los clásicos conti-

nuaba latente, volvió a llamar mi atención el MGB, de esto hace varios años. Este modelo me había gustado ya desde mi estancia en Inglaterra. Encontré varios ejemplares en Retromóvil pero como quería algo mejor, después de buscar en diferentes lugares, localicé el que yo consideraba perfecto o, al menos, con perfectas condiciones de rodaje, además se encontraba restaurado tanto de mecánica como de carrocería.

El modelo que poseo actualmente es un MGB Mk I de 1967 del que estoy enormemente satisfecho. Con él he realizado pequeñas escapadas en compañía de mi esposa y he participado en diferentes competiciones; también lo uso para realizar salidas al campo y excursiones de la Asociación que me han proporcionado momentos muy gratos. ■

José Mariano Balduque



A la izquierda, el interior del coche, con un precioso cuero color crema. A la derecha, el Sr. Balduque de excursión con su esposa. En la foto central, el MGB con capota que resulta casi tan atractivo como sin ella.



Diversas instantáneas de Mariano Balduque con su MGB en las que se puede apreciar el cariño que profesa por su clásico. A la izquierda, otra vista del interior. A la derecha, el MGB, de exposición.



El roadster de la Alhambra

Fabricados en Granada por Juan Hurtado y familia, el pequeño y económico roadster nacional, Hurtan T2, supera una fabricación de 100 unidades al año. Mecánica nueva de origen Renault Clio 1.4 (80 CV), carrocería de fibra de vidrio (dos o cuatro plazas) y una conducción relajada y atrayente, son sus atributos más destacados.

Qué es un Hurtan y de dónde ha salido. Ante todo los Hurtan son coches fabricados al cien por cien en España. Se caracterizan por su carrocería roadster de estilo retro y su ventaja, respecto al resto de réplicas o transformaciones que se montan en Europa o América, es presentar un precio final muy ajustado. Algunos lo han querido llamar el "Morgan español" por acercarse en estética al modelo inglés y otros, lo han bautizado como el "Coche ecológico", porque gran parte de los materiales empleados para su construcción, procede del reciclaje de otros automóviles. El caso es que los Hurtan están de moda, la gente necesita tener algo diferente, pero con un coste ajustado y la "Familia Hurtado" está siendo capaz de ofrecer un producto atrayente y divertido sin grandes pretensiones.

El Hurtan no es producto de una fabricación en cadena, para su construcción se precisa de una clase de operarios volcados en el proyecto. De tal forma, que cada vez que un Hurtan nace, los trabajadores se sienten los padres putativos de la criatura.

Para construir los Hurtan, se parte, curiosamente, de un Renault matriculado. El chasis de largueros se acorta y refuerza, consiguiéndose una plataforma flexible, rígida y duradera. Sobre esta nueva planta, se acopla una carrocería de fibra de vidrio construida

en los propios talleres granadinos de Hurtan en Maracena. El objetivo de Juan Hurtado es ofrecer un roadster especial, distinto y al gusto del cliente más exigente, siempre dentro de un precio justo.



Las "criaturas", esperan a sus dueños.

capaz de

Los relojes, las tapicerías, la pintura (bicolor), la capota (lona o techo rígido), el volante, las ruedas (radios o chapa), las ópticas... todo es posible en un Hurtan. Las mecánicas proceden del Clio de 1,2 (60 CV) y 1,4 (80 CV) litros de cilindrada y, por supuesto, están catalizadas.

Estéticamente habla por sí solo, su imagen no puede ser más clásica y a la vez sencilla: faros, paragolpes, llantas y biseles cromados; cierres del motor, asientos e interiores en piel; volante de madera, analógicos del color de la carrocería, puertas con bisagras exteriores, la rueda de radios, de repuesto, sobre la tapa del maletero y una forma de carrocería tan sexy como atractiva.

El Hurtan proporciona a sus ocupantes la maravillosa e inigualable sensación de conducir al viento y todo por menos de 3 millones de pesetas.



El producto final, heredero de la mejor tradición inglesa.



Juan Hurtado posa con uno de sus "hijos".

Sobre estas líneas, el principio y el fin de la construcción. Debajo, el propulsor del Hurtan, de origen Renault. Y más abajo, otra vista de la colección variada de deportivos en espera de propietarios.



Motor y tracción delantera.



Comienzo de la construcción. Mucha fibra y calidad en el pintado.



Colección de Automóviles Salvador Claret. (I) Introducción al Museo.

Museo Nacional-Visita obligada

Salvador Claret padre dedicó gran parte de su vida a guardar y restaurar automóviles, motocicletas y hasta aviones de todos los tiempos. Sils fue la población elegida para albergar los más de trescientos vehículos históricos que componen el único museo de automóviles que existe en España.

La Colección de Automóviles Salvador Claret tiene sus inicios durante la década de 1950, cuando el Sr. Claret i Naspelda (1909-1984) adquirió un Ford T de 1923 y tras una leve restauración lo utilizó para circular. Durante los años 60 tuvo lugar la primera prueba destinada a automóviles antiguos, en esta ocasión el Sr. Claret participó con su Ford T y el éxito de la prueba le animó a adquirir otros automóviles, para lo cual puso en venta su Ford. Posteriormente adquirió un Hispano-Suiza, un Rolls-Royce, un Salmson y un Fiat. Con estos otros se animó a participar en diferentes pruebas fuera de nuestras fronteras, donde pudo comprobar el respeto y aprecio que daban al automóvil de época los coleccionistas europeos. Esto corroboró mucho más que tenía que continuar adquiriendo más unidades.

Con el tiempo creó una colección de carácter familiar con más de 300 piezas. Es el único museo abierto diariamente al público en todo el país, sobre este tema e integrado en el sistema de Museos Técnicos del Museo Nacional de la Ciencia y de la Técnica de Cataluña. Salvador Claret fue una persona dedicada en gran medida al automovilismo y abarcó temas muy diferentes. Instaló la primera autoescuela en Gerona y construyó el primer hostal de esta rica provincia con los servicios necesarios para reunir el incipiente turismo automovilístico que le visitaba.

Tras la muerte de su fundador en 1984, la

colección, recibió un importante impulso para su conservación y muestra, aunque los locales de exhibición se han podido construir gracias a las ventas de automóviles antiguos. Esta lamentable medida fue la única que ha permitido tener expuestos los vehículos.



Mercedes Coupé 220, 1954.

En tres de las cuatro salas actuales, las piezas están situadas sin orden cronológico, debido a problemas de espacio que han obligado a colocarlos por razón de su longitud para disponer de un pasillo central. En el recorrido del museo se encuentran vehículos de marcas como Amilcar,



Bugatti 49, 1930.

Hispano-Suiza, Pegaso, Ricart, Bugatti, De Dion, Delage, Rolls-Royce y un largo etcétera, material de diversos temas y procedencias, si bien todo ello está relacionado con la automoción, aviación, motocicletas, velocípedos y motores estacionarios, reparado dentro de las salas donde sin duda el automóvil es lo destacado. Sólo una de las salas llamada "Museo del Automóvil y la Motocicleta Española" reúne todo el material de la Colección fabricado en nuestro país.

El fundador y ahora su hijo están considerados como una de las familias de gran



Pegaso Z-102.

mérito a la hora de salvar el patrimonio técnico de nuestro país.

Gracias a su gran biblioteca y buen saber Salvador Claret hijo colabora con el historiador Joaquín Ciuró i Gabarró, con el fin de publicar y difundir la obra "Historia del Automóvil en España", donde el autor define al Sr. Claret como "Liberador del desguace de innumerables vehículos antiguos, infatigable coleccionista y promotor en España de este culto al coche histórico".



Vauxhall, 1931.



Alfa Romeo RLSS, 1925.



Humbert T Humbrette, 1910.

Claret nos declaró que: "Las próximas adquisiciones, serán vehículos fabricados en nuestro país y se impulsará en gran manera, la biblioteca-archivo, cuya finalidad principal será la de promover actividades que darán a conocer la discriminada industria automovilística española."

(continuará)

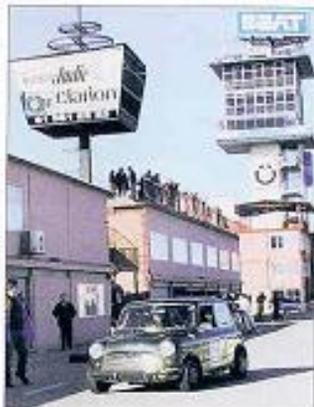
Copa de España de regularidad para Vehículos Clásicos. Edición año 2000

La segunda mitad de esta mermada edición de nuestra Copa se ha visto reducida a la celebración de un solo rallye, el de Avilés, pero con grandes noticias para nuestro Club. El Rallye de Pumlona tuvo que ser anulado, algunos dicen que por problemas de huelga de gasolineras aunque otros, maliciosos ellos, afirman que por falta de inscritos después del escándalo de la edición del pasado año, en la que los que llevábamos los primeros números fuimos parados en un control antiterrorista de la Guardia Civil y la organización no anuló el tramo.

El resultado del último y definitivo rallye fue muy favorable a la AECD, nuestro socio Carlos Kremers venció y quien estas líneas os envía quedó tercero. Resultado, que la Copa del 2000 se la ha llevado nuestro amigo Carlos Kremers con su hijo Marcos de copiloto, y la segunda plaza de esta edición ha sido para mí y mi querido copiloto José Carlos Wassmann. Un gran triunfo para AECD y para Madrid.

El rallye fue de los diabólicos. En noviembre y en Asturias no sólo llueve; llueve y moja las castañas que han caído de los árboles sobre las carreteras secundarias por las que discurre el rallye. Resultado, una magnífica pista de patinaje para clásicos, en la que uno de los mejores al volante de esta edición de la Copa, nuestro buen amigo Pablo García Alfonso, vió perdidas sus esperanzas al salirse sin consecuencias en una curva al haber sido literalmente im-

sible controlar su Mini en un "aquaplaning". El 2001 es tu año Pablo, si los de AECD te dejamos, claro.



En el box todo fue expectación.

de abrazar a Carlos al terminar el rallye de Avilés y de traspasarle el cetro, todo queda en casa. Bueno, el año próximo nos vere-



Mini de Mariano Riesgo.

mos las caras con él y con Pablo García, que finalmente ha sido tercero en la Copa; con Miguel Barrachina, cuarto; con Manolo González de la Torre, quinto y con tantos otros amigos. ¿Nos lo permitirán la coyuntura y la RFEA?

Las tres horas de Madrid

Y para terminar la temporada Mariano Riesgo, nos ofrece su precioso Mini para correr con otros dos pilotos la carrera que ha cerrado la temporada madrileña. Y allá vamos mi copiloto José Carlos y yo mismo ha jugar a ser David frente a diversos Goliats. El objetivo era terminar y lo conseguimos. Hacéos una idea, el Porsche 966



Repostando para seguir en competición.

GT que venció rodaba en 1.38, nosotros en 2.32; es decir, que casi nos adelantaba dos veces por vuelta, aunque desde luego con gran elegancia y rebufo, no como algunos niños de los Saxos que se enfadaban por nuestra lentitud en las rectas, o quizá era porque al llegar a las curvas nos pegábamos a ellos y no se escapaban hasta la próxima recta.

Y finalmente y como era obvio, quedamos los últimos pero llegamos. El pobre Mini jadeaba cuando me tocó conducirlo el último tercio de la carrera. Ya no tenía ruedas, que saltaban a trocitos, ni motor, que sonaba quejumbroso, pero tenía frenos y ganas en las manos de sus pilotos. Ha sido una experiencia maravillosa. Al final, podio en clásicos y una copa pequeña como el coche, que ya está en la vitrina de nuestra AECD. Por cierto, ¿alguien quiere apuntarse a las actividades deportivas de la escudería AECD? Decidlo y pronto que no hay muchas licencias. AECD sólo puede pagar seis.

Luis Wassmann

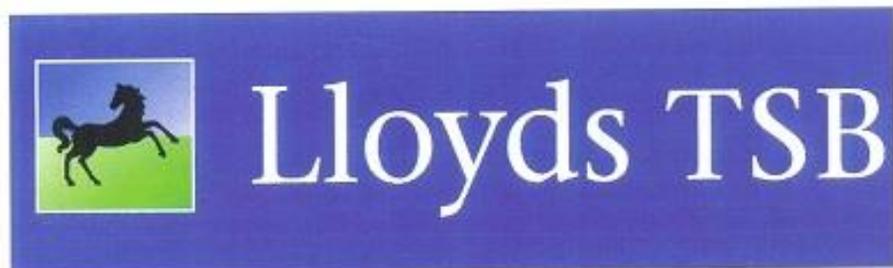
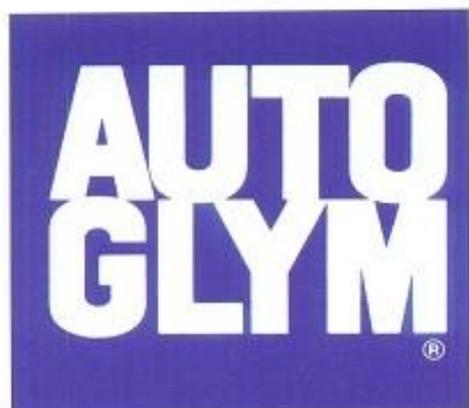


Adelantamiento de uno de los Saxos.



En espera de salir a pista.

Nuestro especial agradecimiento
a los patrocinadores, ya que sin ellos,
ésto y muchas otras cosas no hubieran sido posibles.
Gracias a todos.



VOLVO

Turismos Madrid

